

## El tractament urbanístic del port de Barcelona, 1987-2012

Jordi Henrich i Monràs\*

Fins a mitjan decenni de 1980, de tot el front portuari de Ciutat Vella i la Barceloneta, l'únic espai públic lliure en contacte amb l'aigua era la plaça del Portal de la Pau. La resta de molls estaven delimitats per una tanca contínua i plens de magatzems i edificacions per a usos portuaris. El creixement del port comercial cap al sud, amb el desviament del riu Llobregat, va permetre alliberar el Port Vell de les activitats portuàries tradicionals. A partir de 1987, s'ha anat creant un sistema continu de grans passeigs entre la ciutat i el mar, amb un recorregut de 5 km de longitud que integra nous usos i transforma totalment el paisatge portuari. Es tracta d'uns nous espais públics que parteixen d'unes maneres d'interpretar i transformar la ciutat amb unes estratègies urbanístiques que consideren el buit urbà com un bé primordial i històricament escàs a Barcelona.

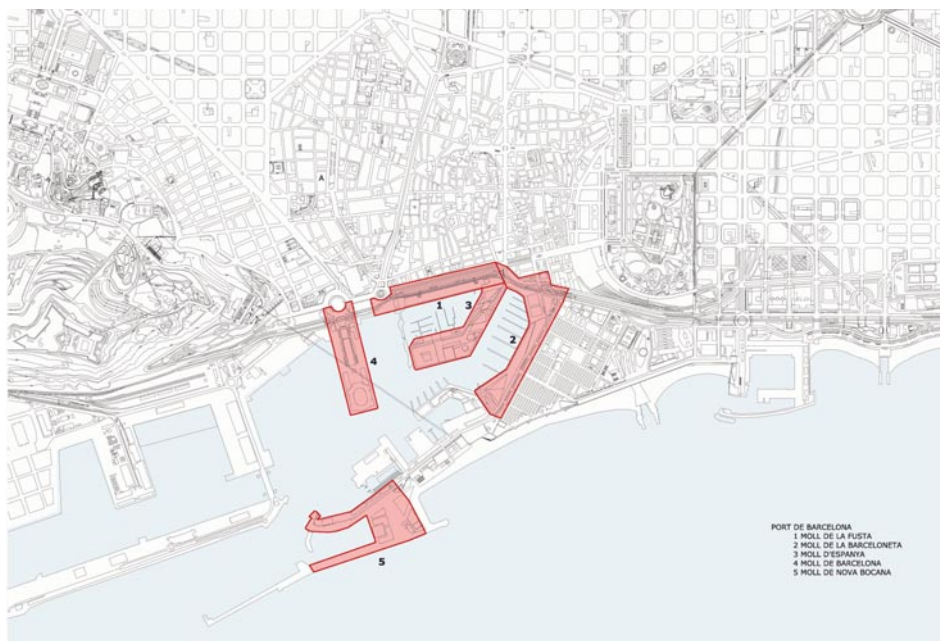
### Pla Especial del Port Vell, 1987-1993

El 1987 l'Ajuntament de Barcelona va publicar el document *Àrees de Nova Centralitat*, on s'estudiaven espais que, per la seva situació, es podien convertir en nous centres d'activitat fins aleshores desaprofitats. Una d'aquestes zones coincidia amb l'espai del Port Vell, i el document va resultar decisiu per al projecte de transformació ja que posava en relleu la voluntat municipal de recuperar la zona per a ús ciutadà. Aquesta presa de posició per l'Ajuntament va servir posteriorment per aplanar les dificultats lògiques i implícites que comportava la redacció del primer planejament urbanístic realitzat per un Port Autònom. Aquell mateix any, el Port començà a elaborar el seu Pla Estratègic, un ambiciós projecte global que estructurava el seu espai en tres àrees principals: el port comercial, el port logístic i el Port Vell. En aquest últim cas, es tractava de recuperar una antiga infraestructura que havia quedat obsoleta.

Rafael de Càceres, arquitecte i director de Projectes Urbans de l'Ajuntament durant el període 1987-1993, explicà el Pla Especial del Port Vell a la publicació municipal *Barcelona espai públic*, on es pot llegir el següent balanç amb data de 1993:

\* Arquitecte.

A escala concreta del Pla Especial, s'ha acomplert allò establert al protocol entre Ajuntament i Port Autònom, amb vistes a la contribució del projecte al reequipament de la ciutat, la consecució d'espais públics i la garantia de la qualitat del disseny de les propostes. En particular el treball s'ha centrat d'una manera prioritària al Moll d'Espanya i al front marítim de la Barceloneta, ja que aquests dos temes s'han convertit en la clau per clarificar el model de relació entre el port i la ciutat, i per definir les relacions espacials i funcionals necessàries per donar al Port Vell la qualitat de port urbà de Barcelona.



Projectes urbanístics per als molls del Port Vell i per a la Nova Bocana, 1987-2012. Plànol de situació.

## Moll de la Fusta, 1987-2004<sup>1</sup>

El Moll de la Fusta és el primer espai públic que, a mitjans dels anys vuitanta, ja en l'etapa democràtica, va obrir Barcelona al port, i per això va esdevenir emblemàtic. Quan s'anava construint, l'any 1985, Oriol Bohigas el presentava com «un model per a la redempció de les vies ràpides», resolt mitjançant el tram corresponent al cinturó litoral, destinat a la circulació pesant i ràpida, amagat entre dos espais ben diferenciats destinats a una funció ben diferent, la de façana marítima:

El primer és una plataforma lleugerament elevada entre el passeig de Colom i el moll, de 25 m d'amplada, amb una sèrie de pavellons que concentraran els serveis per a l'activació de l'esbarjo quotidià i amb una certa composició

1. Manuel de Solà-Morales, arquitecte; Esteve i Robert Terradas, arquitectes (remodelació del moll); Jordi Henrich i Cinto Hom, arquitectes (remodelació de la balconada).

monumental que constituirà la definitiva façana urbana. El segon és l'esplanada del moll de 49 m d'amplada –comunicada amb la plataforma a través d'una sèrie de ponts i escalinates– que es reserva a l'esbarjo més aïllat del fet urbà quotidià i a les concentracions més multitudinàries.<sup>2</sup>

L'espai públic resultant va tenir inicialment un gran èxit, amb els restaurants de qualitat que funcionaven com a reclam afegit. Ara bé, diverses disfuncions van fer que en pocs anys la balconada es transformés en un espai infrautilitzat, amb els restaurants tancats després d'una evolució cap als *after hours*, i amb problemes de degradació de tot l'espai: les estructures tancades dels antics restaurants generaven una atmosfera negativa, els buits que connectaven amb la Ronda Litoral i amb l'aparcament eren espais sense ús que generaven un àmbit on el soroll i el fum arribaven al passeig, els passos de vianants no eren continus i no eren accessibles, i per tant la permeabilitat transversal entre la ciutat i el passeig era deficient, el que feia que poca gent hi accedís.

Aquestes disfuncions van portar, l'any 2004, a redacció d'un projecte de remodelació, que, entre d'altres, no va poder afrontar dos problemes: 1) La segregació dels carrils de bus al centre de la calçada, substituint el passeig central de principis del segle xx, és una excepció als carrils de bus a la resta de la ciutat, i genera uns espais de vianants infrautilitzats i segregats dels passeigs laterals; si aquests espais s'haguessin integrat als laterals, els dos passeigs serien 6 m més amples. I 2) La Ronda Litoral en sentit nord, descoberta, genera unes contaminacions visual, ambiental i acústica que són incompatibles amb els usos de passeig i de moll urbà; podem pensar que quan es va redactar el projecte inicial no hi havia una imatge clara del que acabaria essent la Ronda Litoral, que s'hagués pogut cobrir en els dos sentits.



Perspectiva general del Moll de la Fusta després de la reforma de 2004 (Arxiu del Port de Barcelona).

2. Oriol BOHIGAS, *Reconstrucció de Barcelona*, Edicions 62, Barcelona, 1985.

L'objectiu del projecte de remodelació de la balconada fou posar en valor aquest espai infrautilitzat per disfuncions en el disseny com a espai públic urbà. Es contemplà l'adequació i millora de les condicions d'accessibilitat i funcionals de la balconada, així com de l'aparcament inferior. El passeig és construït damunt d'una llosa que cobreix l'aparcament i la calçada de la Ronda Litoral en sentit sud. La remodelació es dissenyà amb els mínims elements per posar en valor el lloc com a balcó amb vistes al moll i al port, i la seva relació longitudinal i transversal entre els contextos urbà i portuari. Un passeig com aquest, situat enfront del port i entre la Rambla i la Barceloneta, té prou atractius urbans i paisatgístics que assegurin el seu paper com a espai públic de qualitat.

La intervenció de la balconada es va fer segons les següents estratègies: 1) evitació de desnivells intermedis en la major part de la superfície de la balconada per potenciar-ne la gran extensió longitudinal, amb vistes obertes en totes direccions; 2) eliminació dels murs dels pavellons dels antics restaurants i dels buits de l'estructura que connectaven amb la Ronda Litoral i amb l'aparcament, per garantir la continuïtat del pla del passeig; 3) tractament microtopogràfic per minimitzar els desnivells entre el passeig i la calçada, mitjançant un sistema de esglaonat que s'adapta a les variacions d'altura; 4) renovació del terra, amb un paviment de qualitat de lloses prefabricades de formigó col·locat amb la junta contínua longitudinal emfasitzant la dimensió llarga, la relació amb l'horitzó i el moviment lineal, i el caràcter abstracte, amb ús de dos colors: el granat per als espais de vianants i el gris fosc per al carril bici; 5) renovació dels elements de mobiliari (baranes, bancs, pilones) amb elements lleugers i transparents; 6) renovació de l'arbrat, plantant palmeres washingtonies que s'identifiquen amb l'arbrat existent en els diferents àmbits del Moll i que estan plantades en testos construïts dins l'aparcament; 7) transformació respectuosa dels pavellons en pèrgoles sense sostre, com a àmbits d'ombra que ritmen el passeig, emmarcant visuals longitudinals i transversals; 8) restauració de la balustrada i protecció amb una barana discreta i sòlida que en garanteix la seguretat; 9) adequació de l'accessibilitat a la balconada des del Barri Gòtic a base de passos de vianants alineats, amb semàfors, sense desnivells i amb guals i rampes; 10) remodelació dels accessos de vianants a l'aparcament inferior, amb tancament dels dos intermedis amb edicles de vidre i acer inoxidable i adaptació de les escales a la normativa d'accessibilitat; 11) incorporació del carril bici; 12) integració de les ventilacions de l'aparcament dins de bancs d'acer inoxidable i pedra; i 13) restauració de l'escultura *La gamba* de Mariscal, element escultòric identificador de la balconada i record dels restaurants inicials (en concret del Gambrinus, d'Alfred Arribas), juntament amb l'escultura *Cap de Barcelona* de Roy Lichtenstein.

La intervenció de remodelació al moll va consistir en: 1) l'aixecament d'un metre, aproximadament, de la rasant del paviment de tot el moll, per reforçar les vistes cap al port, amb la qual cosa la calçada de la Ronda Litoral queda una mica amagada i es crea un desnivell amb el moll resolt amb dues grades; 2) el canvi del paviment de llambordes de recuperació per superfícies més confortables; i 3) introducció de noves espècies d'arbrat que complementen l'estructura original de palmeres.

El moll té els escultures *Joan Salvat Papasseit* de Robert Krier i *La parella* de Laureano Díaz.

## Moll de la Barceloneta, passeig de Joan de Borbó, plaça de Pau Vila, 1993<sup>3</sup>

Segons Rafael de Càceres «el passeig del Moll de la Barceloneta és una part essencial de la idea de corona perimetral, entesa com un element urbà continu a escala de ciutat», que, gràcies a l'enderroc dels rafals obsolets, «ha estat el primer acte destinat a obrir els límits de la Barceloneta, aïllada fins ara del port, de la ciutat, de la platja, per la presència dels *tinglados*, les infraestructures ferroviàries, la rasant del Passeig Marítim i la privatització produïda pels banys i restaurants».

Efectivament, conjuntament amb el moll de la Fusta, la plaça del Portal de la Pau i el moll de Barcelona, el moll de la Barceloneta, amb una superfície de més de 13 ha, completa la corona perimetral que envolta el Port Vell. Des del seu inici al moll d'Espanya fins al moll del Rellotge, constitueix un passeig longitudinal al costat de l'aigua de més d'1 km de longitud, i per la seva orientació i disposició ofereix una àmplia visió de la ciutat des d'ella mateixa.

El passeig de Joan de Borbó i el moll adjacent s'ordenen com un gran espai lineal, que respon a la seva doble vocació de passeig lligat al barri de la Barceloneta i al port, mantenint el caràcter de moll i d'espai buit inherent al context i escala portuàries, però matisant i emmarcant amb arbrat les zones més properes al barri, obrint-se gradualment des d'aquest cap al port. La vorera de la banda de la Barceloneta s'amplia fins a 15 m i duplica la filera de plàtans, millorant d'aquesta manera la relació entre l'espai per a passeig i l'àmbit ocupat per les terrasses de bars i restaurants; entre l'arbrat es distribueixen les columnes d'enllumenat d'escala mitjana i els bancs. Sota la calçada se situa un aparcament que es perllonga per sota de la plaça de Pau Vila fins arribar al límit amb la Ronda Litoral, que en aquest tram passa soterrada.

La secció del moll de la Barceloneta, entre la calçada i l'aigua, reflecteix el canvi d'escala. Una vorera d'11 m d'amplada es relaciona amb la del costat de les cases amb una filera de plàtans. La rasant d'aquesta vorera, que és la mateixa que la del barri, s'uneix amb la del cantell del moll, resultant un pla suaument inclinat cap l'aigua, amb un pendent del 3,6%. Cap al costat del port, grups irregulars de bellaombres, tipuanes, parkinsònies i palmeres d'alçada mitjana trenquen les alineacions pròpies del carrer, obrint perspectives cap al port i la ciutat i formant àmbits d'ombra que contrasten amb la resta de l'espai. A partir d'aquí, el moll es ritma amb grups de palmeres de mitjana i gran altura, que emmarquen les vistes cap al port i la ciutat, i amb columnes d'enllumenat de 16 m d'alçada. Als extrems del moll, dos grans espais lleugerament inclinats en sentit ascendent cap a l'aigua actuen com a elements de contrapunt i transició respecte als edificis, distribuint les circulacions dels vianants cap als perímetres del moll; els desnivells resultants entre els espais elevats i la part del moll més propera a l'aigua es resolen amb grades orientades cap a les vistes. Aquests dos espais destaquen a manera de subratllats sobre el perfil del passeig; plantacions irregulars de pins i palmeres relacionen l'espai més pròxim al mar amb el passeig marítim.

3. Jordi Henrich, Olga Tarrasó, Rafael de Càceres, arquitectes; Pere Mateu, ECCP; Port 2000.

Al llarg del moll hi ha hagut fins ara una marina esportiva amb els pantalans a una cota més baixa que la del cantell, on es col·locà una balustrada banc com a límit, que, posteriorment, es canvià per una tanca baixa, sòbria i transparent, que permet mantenir les vistes transversals, cap al pla d'aigua i el paisatge portuari urbà. Els accessos a la marina se situen en els punts d'inflexió situats en els extrems del moll.

Per connectar els molls de la Barceloneta i de la Fusta ha estat necessari ampliar el moll del Dipòsit per sobre de l'aigua mitjançant una estructura amb *pilotis* que ha permès la construcció d'espais de gran amplada per als vianants (el moll ha passat de 4 a 16 m d'amplada), delimitats per una balustrada-banc. L'acord de rasants amb el moll de la Barceloneta es produeix mitjançant plecs dels paviments.

L'àrea urbana del Pla de Palau ha vist incrementat el seu protagonisme com a nus viari amb la Ronda Litoral. Amb la transformació del Port Vell com a nou centre direccional es produeix no només una gran aflluència de ciutadans que utilitzen el transport públic o el privat, sinó que es genera una activitat de passeig lineal de vora d'aigua d'una longitud considerable. Dues peces com els molls de la Fusta i de la Barceloneta necessiten una ròtula important que la presència de l'edifici del Palau de Mar obliga a desplaçar cap a la part posterior i que connecta amb el Pla de Palau: la plaça de Pau Vila. La reordenació de la zona es basa en el repartiment de bandes d'ús contínues per als vianants independents de les corresponents al trànsit que travessen superfícies pavimentades amb diferents materials i arbrades amb diferents espècies, com les del Moll de la Barceloneta, formant una catifa gegantina que recull les diverses geometries concedint al lloc una nova estructura. La il·luminació es basa en una trama de grans dimensions formada per columnes de 16 m, iguals a les del moll, que ritmen l'espai.

Les àrees del Pla de Palau i del passeig d'Isabel II s'han reordenat seguint els traçats ortogonals i rectilinis propis d'aquesta estructura urbana.

En tot aquest conjunt d'espais urbans s'han utilitzat els mateixos materials per reforçar la unitat espacial i conceptual de la intervenció. El panot a les zones de contacte amb l'edificació, la pedra artificial i l'aglomerat asfàltic, tots dos de color granat, formant grans taques longitudinals de formes diverses, la llamborda de recuperació de grans dimensions utilitzada en l'espai triangular més proper al mar, la llamborda petita marcant certs recorreguts i formant talussos, les lloses de granit, les grades i les vorades granítiques formant línies horitzontals, i la gespa, configurant grans taques que reforcen la geometria del traçat general. Per emfasitzar certs recorreguts o traces, s'ha utilitzat com a recurs petits moviments topogràfics creant plans en contrapendent, formant desnivells acabats amb graons, grades, plecs i talussos suaus. Tots els àmbits són accessibles. L'espai públic té peces d'art integrades a diferents àmbits, d'autors com Ulrich Ruckriem, Lothar Baumgarten i Mario Merz.

L'equilibri aconseguit en l'obra original entre usos públics i usos privats, amb uns accessos integrats i amb un límit transparent i discret –transparència que ha permès tenir vistes des del moll cap al port i la ciutat–, no hauria de veure's compromès amb la nova marina de luxe en construcció. El moll de la



Barceloneta no ha de perdre la seva relació visual amb la làmina d'aigua ni les vistes al port i a la ciutat, ja que, si no, perdria un de les seus atributs principals, el d'obrir el barri de la Barceloneta a la ciutat.

### **Moll d'Espanya, 1995<sup>4</sup>**

Al Moll d'Espanya s'hi concentraren tots els usos previstos al Pla Especial, i fou vinculat a la Rambla i el Moll de la Fusta mitjançant la Rambla de Mar, primer pont urbà paisatgístic de qualitat sobre una làmina d'aigua a Barcelona. La Rambla de Mar i el Maremàgnum constitueixen un dels conjunts més encertats de la ciutat pel que fa a la interrelació d'espai públic, arquitectura i paisatge, subratllant la relació amb el seu context portuari, introduint nous recorreguts i nous usos, tot obert al paisatge del port. L'edifici és un contenidor rotund, obert i integrat a l'entorn, i té la flexibilitat com una virtut principal: fins i tot el seu ús actual podria variar. La resta del moll conté altres usos lúdics i culturals, articulats per un sistema d'espais públics, passeigs i espais d'estada que obren el moll a la ciutat.

### **Plaça del Portal de la Pau, 1995<sup>5</sup>**

Aquest espai públic ha estat durant molts anys l'únic entre la ciutat i el port, obrint les Rambles a l'horitzó; també ha estat accés a les populars *golondrinas*. En aquest espai amb unes vistes fantàstiques del Port Vell, la remodelació ha aprofitat l'obertura de perspectives i de recorreguts, cap a la ciutat i cap al port, tan transversalment com longitudinal, amb sobrietat en el disseny i qualitat de materials.

### **Moll de Barcelona, 2001<sup>6</sup>**

El moll de Barcelona és el límit sud-oest entre l'àrea del Port Vell i el port comercial i industrial, i s'utilitza per a embarcacions de creuers i de les línies regulars a les illes Balears, i com a centre de negocis.

Com explica Rafael de Càceres, «la intervenció de la comissió de seguiment, a partir de l'arquitectura presentada, ha reduït l'altura permesa pel Pla Especial de 50 a 38 m, sempre per sota del primer terç de la Torre de Jaume I», de manera que el World Trade Center, «edifici de planta rodona amb un pati quadrat al

4. Viaplana-Piñón, arquitectes (ordenació general, espais públics, Rambla de Mar i Maremàgnum).

5. Rafael de Càceres, arquitecte.

6. Pei, Cobb (World Trade Center); Rafael de Càceres, arquitecte (estacions terminals); Jordi Henrich i Olga Tarrasó, arquitectes (espai públic).

seu interior no representa cap intromissió al perfil de Barcelona, ni de la muntanya de Montjuïc, des del passeig de la ciutat (Molls de la Fusta i de la Barceloneta, donada la situació avançada del Moll de Barcelona)».

El moll té unes dimensions de 630 m per 170 m. El disseny urbà del passeig en aquest moll està relacionat amb la geometria del World Trade Center, situat en un extrem. Aquest edifici d'oficines i hotel, dissenyat per Pei, Cobb and Partners, és un gran volum format per quatre blocs amb un perfil exterior conjunt en forma troncocònica invertida, que recolza sobre un sòcol format per les dues terminals de passatgers dissenyades per Rafael de Càceres, que formen un espai de 75 m d'amplada a l'entorn de la torre de Jaume I, amb una alçada de 100.

El passeig, que integra un aparcament subterrani, té la funció de connectar el gran edifici i la ciutat, d'una banda, i, de l'altra, facilitar l'accés als molls i als vaixells. Una nova plataforma, amb la mateixa amplada que la formada entre les dues terminals anteriors, 75 m, i una longitud de 400 m, relaciona els nous edificis amb la ciutat, i supera suaument la diferència de nivell de 1,50 m entre la base d'accés del World Trade Center i la ciutat. Un passeig central de vianants, de 40 m d'amplada, queda emmarcat per dues calçades per a vehicles que condueixen cap a l'edifici i cap a les rampes d'accés a l'aparcament. Aquestes rampes es troben situades en dues voreres laterals de 10 m d'amplada, que limiten amb les zones de tràfic portuari i contenen a més les escales d'accés a l'aparcament.



El Moll de Barcelona des de la torre de Jaume I  
(Arxiu del Port de Barcelona).



A l'extrem urbà del passeig, una rotonda el·líptica connecta amb la rotonda de les Drassanes i amb la ciutat, resolent l'accés viari al port des de la ciutat a través del passeig del moll de Sant Bertran.

Per filtrar la presència del gran edifici respecte al moll, el disseny del passeig busca relacionar-se amb el context paisatgístic portuari. El paviment de granit es col·loca en faixes transversals, buscant relacionar el passeig central i les voreres laterals. Aquest paviment, amb un tractament abstracte del pla de suport, s'estructura amb una trama d'escocells i parterres que configuren diversos àmbits: un de central, de recorregut lineal, i dos de laterals, amb caràcter més estàtic. La vegetació i l'enllumenat es tracen en dues trames que articulen la plataforma.

L'aparcament té una secció en U amb la zona central més baixa, de manera que permet un gruix d'1,50 m de terres per a plantació d'arbrat. Hi ha una trama principal d'arbrat de mida mitjana-gran, de l'espècie *gleditsia triacanthos inermis*, que es disposa cada 8 i 11 m, amb l'afegit d'una puntuació de palmeres datileres i washingtonies. En els extrems laterals del passeig apareixen, amb un ritme sincopat, les altes casuarines barrejades amb les palmeres, amb altures proporcionades a la seva condició d'elements situats al límit del passeig. Finalment, hi ha una disposició irregular d'arbres petits, de l'espècie *parkinsonia aculeata*, que introdueixen ombra lleugera. Els elements d'il·luminació, molt expressius i d'acer inoxidable, se situen segons una trama al llarg i ample de tota l'espai públic, fins i tot a la zona entre la torre del telefèric i l'hotel del World Trade Center. Els llums formen un sostre transparent sobre el passeig i filtren i matisen la presència del gran edifici en relació al moll. En resposta a l'arquitectura de les dues terminals de l'edifici, es van disposar, al llarg dels límits del passeig, dues línies de columnes d'il·luminació de 17 m d'alçada, que il·luminen els espais portuaris laterals del moll i formen una estructura lleugera que recull el volum de les dues terminals i el prolonga a tot el moll.

L'escultura *Ones*, d'Andreu Alfaro, qualifica la intersecció entre el moll de Barcelona i la ciutat, i és visible des de l'accés de la Ronda Litoral, venint del sud. De grans dimensions –42 m d'alçada i 88 d'amplada–, el conjunt de 7 arcs d'acer inoxidable superposats és una de les escultures més grans d'Europa, i la seva configuració, lleugera, transparent i lliure, equilibra el volum del World Trade Center, i és com una gran porta monumental formada per diferents portes, obertes a totes les escales i a totes les direccions.

## Espais públics del moll de la Nova Bocana, 2007-2011<sup>7</sup>

Aquesta obra fou finançada pel concessionari privat que va construir l'hotel W (conegut com Hotel Vela) i els contigus aparcament soterrat i edifici triangular d'oficines. El projecte i l'execució de l'obra, ser supervisats i aprovats per l'Autoritat Portuària de Barcelona i per l'Ajuntament de Barcelona, contemplava la integració dels nous edificis i dels espais públics existents i de nova creació en el sistema d'espais públics d'aquest context portuari i marítim.

7. Jordi Henrich i Jaume Artigues, arquitectes; Ricardo Bofill Taller d'Arquitectura; David Pino ecnp, APB.



La Nova Bocana del port de Barcelona (Arxiu del Port de Barcelona).

Aquests espais públics són: la prolongació del Passeig Marítim (4a fase) per davant de l'Hotel Vela; la creació del passeig tangent al Passeig Marítim que condueix a l'accés principal de l'hotel i cap els espais públics situats al sud; la prolongació del passeig de Joan de Borbó i del viari cap a tot aquest nou àmbit, on es crea una gran rotonda allargada formada per tres petites rotondes; un espai acompanyat per àmplies voreres-passejos; la gran plaça a la cota 5-6,60 d'accés a l'hotel, que és la gran plaça central de tot l'àmbit de Nova Bocana, on s'han integrat els accessos a l'aparcament subterrani i els accessos vehiculars a l'hotel, per potenciar al màxim els espais de vianants d'accés a l'hotel i d'accés a la plaça mirador situada al sud de hotel a la cota 11; disseny d'accés per a vianants mitjançant rampa adaptada i escalinata; integració de materials i mobiliari amb el Passeig Marítim (3a fase) i amb el passeig de Joan de Borbó.

## Modificació del Pla Especial de la Nova Bocana, 2011<sup>8</sup>

El Pla contemplava la modificació del Pla Especial inicial, redactat per Ricardo Bofill Taller de Arquitectura, amb els següents conceptes, nascuts a partir d'una relectura de canvi d'usos i de la creació d'estructura contínua d'espais públics i

8. Jordi Henrich, Jaume Artigues, arquitectes; David Pino eccep, APB; Marta González eccep, SENER; Ricardo Bofill, Taller de Arquitectura, Pla Especial inicial.

de passejos que connecten amb la ciutat i obren el moll al seu context portuari i marítim: 1) creació d'una marina esportiva a la dàrsena, inicialment projectada per als pescadors; 2) transformació de l'edifici de la llotja en edifici d'oficines i comerç; 3) dotació dels elements necessaris per a la marina esportiva, accessos i edificacions com capitania, pallols o marina seca; 4) integració paisatgística d'aquests elements (la marina seca se situa sota d'una plaça mirador a la cota 11 que amplia la plaça existent i els pallols se situen sota d'un passeig mirador al llarg del dic d'abric de la cota 10,5 m; creació de passejos perimetrals de la marina a cota de moll; creació d'una gran plaça central oberta a la marina; consolidació de la gran plaça central entre l'Hotel Vela, l'edifici triangular i els nous edificis; incorporació d'un nou edifici d'equipament municipal; 5) prolongació fins a la punta del moll del passeig de vianants de Joan de Borbó, amb un espai final mirador de la Nova Bocana, el port i Montjuïc; 6) obertura del moll interior i connexió amb el port (proposta de creació d'un servei de transport públic portuari aquàtic, amb integració tarifària amb el sistema de la ciutat, i creació de parada al moll de la Nova Bocana); 7) integració dels edificis portuaris que complementen la barreja d'usos del moll, com tallers de reparació d'embarcacions esportives i, possiblement, el nou Hermitage.

